

Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 8 - FEVRIER 2014



(présentée par **Bart Willekens**)

Airmail cover from Manila (Philippine Island – USA) on Oct 15th, 1936 to Aba / Belgian Congo (to Postmaster with a note to return on back side) –arrived on Nov 22th . First travel by First Flight from Manila to Batavia (Netherlands Indies – now Indonesia) – arrived on same day of departure. After that to Congo via Alexandria/airmail on Oct 22th. Some Belgian Congo marks – INCONNU + REBUT + RETOUR A L'ENVOYEUR. Return by surface route from Aba (Nov 22th), Juba in Sudan (Nov 30th), White Nile – River boat (Dec 6th) and Khartoum (Dec 14th & 21th). Oval violet mark RETURN TO SENDER on Jan 25th, 1937 probably applied at Caïro / Egypt. No arrival at Manila on return - Total route = 30,747 Km.

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*

SOMMAIRE

EDITORIAL

Nous vous offrons cette fois deux contributions de philatélistes hors comité de rédaction.
D'abord, une magnifique lettre présentée par Bart Willekens avec divers cachets de transit tout le long du Nil.

Ensuite, un bel article d'Hubert de Maere remettant dans son contexte les courriers de nos militaires durant la transition d'indépendance de nos ex-colonies. Du vécu !!! Hubert étant à l'époque un jeune lieutenant de nos para-commandos, il nous raconte ses évènements et remet dans leur contexte les plis de sa collection.

Nous ferons une suite marcophile dans un prochain bulletin sur les courriers des militaires belges en 1960-1962 en République du Congo, Ruanda-Urundi & Katanga – dont les "célèbres" plis émanant des COMRU.

Nous privilègerons la parution de vos articles ou pièces isolées ; n'hésitez donc nullement à nous les envoyer pour une parution dans le bulletin suivant.

Bonne lecture !

This time, we offer the contribution of two philatelists, not member of the committee.
First, a splendid letter from Bart Willekens with diverse cancels from stations along the Nile.

Then a nice chronicle from Hubert de Maere about how the cross post from our soldiers was during the transition of our ex-colonies. Reel experienced!! Hubert was a second lieutenant of para soldiers and tell us the troubles and how the military post acted.

To be continued in the next edition with mails, of whom the famous "COMRU" ,from Belgian soldiers in 1962-64 in the republic of Congo, Ruanda-Urundi and Katanga.
Your chronicles or isolated post piece will be privileged; so do not hesitate to send them and it will presented in the next bulletin. We assume the translation if you want.

Wij stellen U twee bijgaven van postzegelsverzamelaars voor die geen lid zijn van de redactie.

Eerst een prachtig brief met verschillende transitstempels van stations langs de hele Nijl, voorgesteld door Bart Willekens.

Vervolgens, een mooi artikel van Hebert de Maere over de briefwisseling van onze soldaten tijdens de ondergang van onze ex-kolonies. Echte belevenissen!!! Hubert verteld ons de gebeurtenissen zoals een jonge onderluitenant van onze paratroepen ze zag en steldt ze voort met brieven uit zijn eigen verzameling.

Het wordt vervolgd in onze volgend nummer met de briefwisseling van belgische militairen in 1962-64 in de Congolese Republiek, Ruanda-Urundi en Katanga - met onderander de "beroemde" COMRU brieven.

Wij bevoorrechten de verschijning van uw artikels of uw prachtstukken; aarzelt dus niet om ze ons op te sturen en het verschijnt in een volgend nummer. We vertalen het voor U.

Un Congolâtres se souvient de ses ...
Années 60 au Congo,... Echos du terrain

Par ***de Maere Hubert***



Les "années 60" sont pour l'Afrique Noire, les années des indépendances. Ce sera entre autres le cas pour le Congo, le Rwanda et le Burundi.
Jeune lieutenant parachutiste, c'est de début 1960 que date mon premier contact avec ces pays. J'y suis arrivé comme chef d'un peloton de 30 jeunes miliciens flamands, que je commandais depuis le début de leur service militaire (de 15 mois), en juillet 59. Ils avaient donc déjà acquis leur béret rouge et leurs ailes de parachutistes.
Le voyage vers le Congo s'était effectué en 17 jours à bord du TNA Kamina, le navire de transport de troupes dont disposait la Belgique à l'époque. Escale à Ténériffe, accostage à Banana, une nuit à la base militaire de Kitona, puis transport en DC-3, vers la base de Kamina.



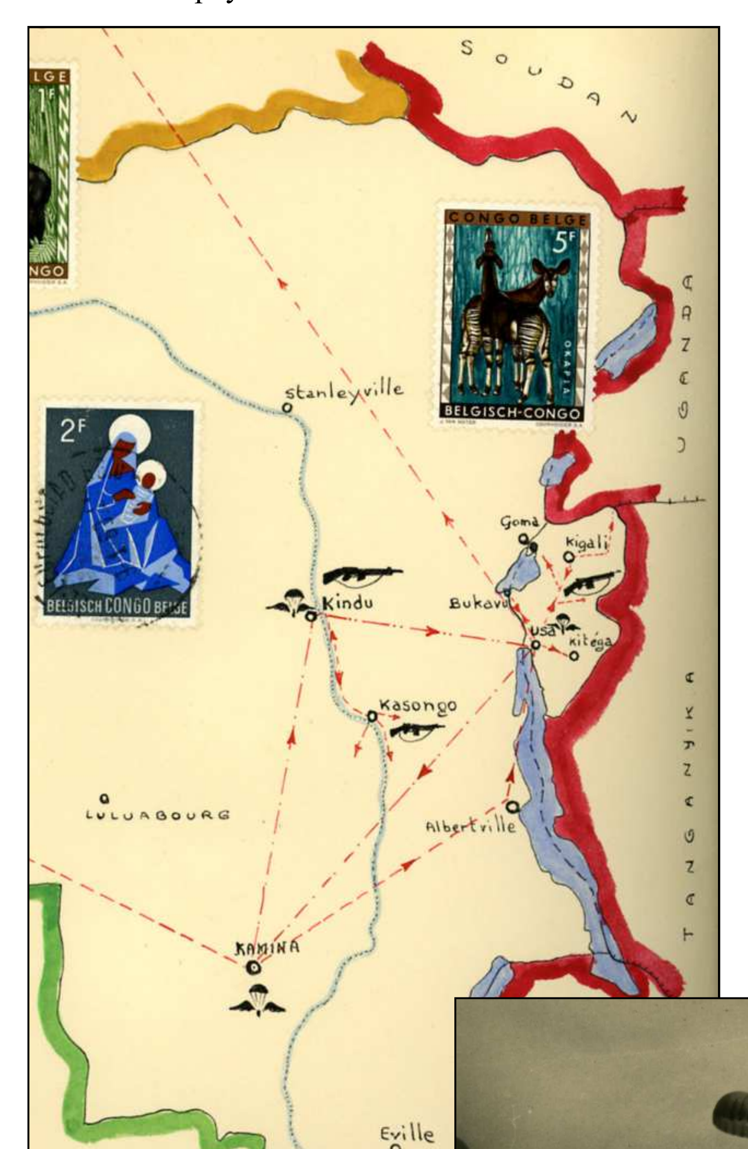
Kamina était une très belle base militaire, la plus moderne de toute l'Afrique. Elle était divisée en deux parties, BAKA 1 pour la force aérienne, et BAKA 2 pour la force terrestre. Située à environ 1500m d'altitude, en pleine savane, elle est souvent considérée comme un porte-avion au centre de l'Afrique. Depuis 1953 les unités Para-commando s'y succèdent en permanence, avec des effectifs allant de deux compagnies à deux bataillons (soit entre 250 et 1500 hommes). Au sein du 3e Bataillon Para, nous devions nous y adapter au climat tropical et parachever notre entraînement opérationnel de parachutistes. Ceci devait durer environ quatre mois.

Mais après moins d'un mois et demi, nous sommes envoyés au **Ruanda-Urundi**, où de très vives tensions opposent Tutsis et Hutus ! Le Bataillon s'est installé à l'athénée d'Usumbura, mais ses sous-unités sont réparties sur l'ensemble du Ruanda-Urundi et se déplacent continuellement pour marquer notre présence et remplir notre mission de maintien de l'ordre.
Je suis envoyé avec mon peloton, pour quelques semaines à Nyagatare, dans une ferme modèle, au nord-est du Ruanda, en lisière du parc national de la Kagera (devenu plus tard "l'Akagera"). Tous les animaux du paradis entourent notre campement : antilopes, zèbres, buffles, lions, etc. Les proximités des frontières tanzaniennes et ougandaises rendent la région assez peu sûre, et nous devons patrouiller sans arrêt, jour et nuit, à pied ou en jeep.

L'indépendance du Congo approche. Tout en continuant ses missions de maintien de l'ordre, le 3 Para est regroupé à Usumbura, où se trouve l'aéroport important du Ruanda-Urundi.



30 juin, Indépendance … quelques journées de fête et de réjouissances, arrivée du Roi Baudouin à Léopoldville, discours enflammé de Lumumba.
Les choses se gâtent rapidement, surtout que la Force Publique se mutine et crée des troubles en divers endroits du pays.



Le 3 Para, a déjà désarmé les unités de la Force Publique stationnées au Ruanda, et a rejoint Kamina le 14 juillet, prêt à intervenir. D'autres unités para-commandos et des unités de marche venues de Belgique et d'Allemagne, ont aussi rejoint Kamina, de même que de nombreux réfugiés civils.

Cette base sera le centre de gravité de toutes les activités pendant et après les troubles qui marquèrent l'accession à l'Indépendance, du moins pour la partie EST du Congo.

Des appels au secours proviennent de différentes régions, et les interventions vont se succéder.
Pour nous, 2e Compagnie du 3 Para, dès le 15 juillet, c'est l' "***alerte maximum***" en vue d'une opération parachutée, le lendemain à l'aube, sur Stanleyville. Nous dormons sur le sol, à proximité des avions, parachutes prêts. En cours de nuit l'opération "Stanleyville" est décommandée et remplacée par une opération semblable à Kindu, où les "blancs" appellent au secours suite à la mutinerie de la garnison.

Parachutés sur l'aérodrome de Kindu; nous désarmons les mutins sans difficultés.

D'autres unités congolaises, dans la région de Kindu, sont également en rébellion et devront être désarmées. C'est entre autre le cas du camp de ***Lokandu***, à 60 Km au nord de Kindu, où la garnison de plus de 1500 hommes, a pris en otages ses gradés blancs.
Une expédition est lancée le 21 juillet pour aller libérer les otages, mais les pourparlers sont difficiles et une section de parachutistes de la 1e compagnie est capturée. Elle sera libérée après pas mal de palabres.
Un de nos officiers parle couramment le lingala, ce qui facilitera les négociations.

Peu après, c'est de ***Kasongo***, à 250 km au sud de Kindu, que parviendront des appels au secours, la ville étant aux mains des rebelles, qui s'en prennent aux Européens, provoquant insécurité et troubles.
Avec des véhicules militaires récupérés de la Force Publique et des voitures civiles, une colonne est formée, et sur une route en terre au milieu des forêts nous parcourons les 250 km, entourés des cris de singes et de perroquets, mais également des battements des tam-tams, annonçant notre arrivée.

A Kasongo la situation est nettement tendue. La police s'est jointe aux militaires de la garnison, et tous semblent bien décidés à ne pas se laisser désarmer. Nous entreprenons une manœuvre d'encerclement, dont je tiens un des flancs. En face de nous, à moins de 100 mètres, une unité congolaise s'est déployée et nous met continuellement en joue. J'essaie de les calmer en leur disant que cela ne sert à rien de se faire tuer, et que s'ils remettent leurs armes, il ne leur arrivera rien. Les réponses viennent de toute part : "jamais remettre nos armes,…plutôt mourir." Puis, comme on le leur a enseigné : "il faut tuer le lieutenant !"

J'avais dit à mes soldats que nous ne tirerions pas les premiers, et que si des tirs se déclenchaient, ils devaient encore attendre mon ordre avant de tirer. C'est ce qui s'est passé.
5 soldats congolais ont été tués et les autres ont pris la fuite… Retour au calme.
Nous avons fait revenir des avions de la Sabena pour évacuer les blancs qui le désiraient.

Les jours suivants nous avons récupéré les cercueils des pionniers de Bruyne, de Heusch, de Wouters d'Oplinter, Lippens et Ponthier…. pour éviter que leurs tombes soient profanées. Après une brève cérémonie d'hommage, nous avons veillé à ce que les cercueils soient envoyés à Kamina.
Retournés à Kindu, nous voyons arriver les troupes de l'ONU, chargées de nous relever.

Retour à Kamina, encore quelques opérations, puis nous rejoignons Usumbura. Nous y reprenons nos activités de maintien de l'ordre et participons à l'opération "Mont d'Or", ou l'échange de la monnaie congolaise contre les nouveaux billets du Ruanda-Urundi.
Fin octobre mes miliciens sont en "fin de terme" et je rentre avec eux en Belgique. Certains rengagent, les autres sont démobilisés et rentrent dans leurs foyers, conscients d'avoir participé brillamment à des évènements historiques. Depuis lors nous nous revoyons pratiquement chaque année.



Arrivée des troupes de l'ONU.



Evacuation des civils de Kasongo.



Une partie de mon peloton



Les nouveaux billets du Ruanda-Urundi

Rentré de la région la plus chaude du Burundi, je me retrouve 3 jours plus tard dans les Ardennes, sous 50 cm de neige, dans ma petite tente individuelle.
Trois mois plus tard, je me marie !

Elections et préparations des indépendances du Rwanda et du Burundi.

En août 1961, je repars pour le Ruanda-Urundi, où les tensions entre Hutus et Tutsis sont toujours vives, et demandent de la part des troupes belges une grande vigilance. Des élections sont organisées au Ruanda et les deux provinces préparent leurs indépendances, prévues pour juillet 1962.
Au Ruanda surtout la perspective du départ des troupes belges inquiète les hutus, qui sont pratiquement 80% de la population. Du coup les Tutsis sont plutôt hostiles aux Belges et c'est sans doute dans ce cadre qu'il faut interpréter l'attaque terroriste contre le conservateur et le guesthouse du parc de la Kagera, en janvier 1962. Le conservateur, officier de réserve para-commando, est tué d'une rafale de mitraillette un soir, dans sa maison. Les agresseurs veulent ensuite attaquer le guesthouse, à 4 km de là, mais n'arrivent pas à y pénétrer, les gens à l'intérieur s'étant barricadés et ayant éteint toutes les lampes. Le lendemain je suis parachuté avec une compagnie, à proximité du guesthouse, mais les agresseurs se sont sans doute déjà enfuis en Ouganda ou en Tanzanie. D'autres incidents opposent Tutsis et Hutus, des villages sont incendiés. Au Burundi le prince Rwagasore est assassiné par un grec, que " l'on suppose" à la solde des Belges.
La majorité de la population nous est favorable et les indépendances devraient se passer sans problèmes et dans le maintien de l'amitié avec la Belgique.

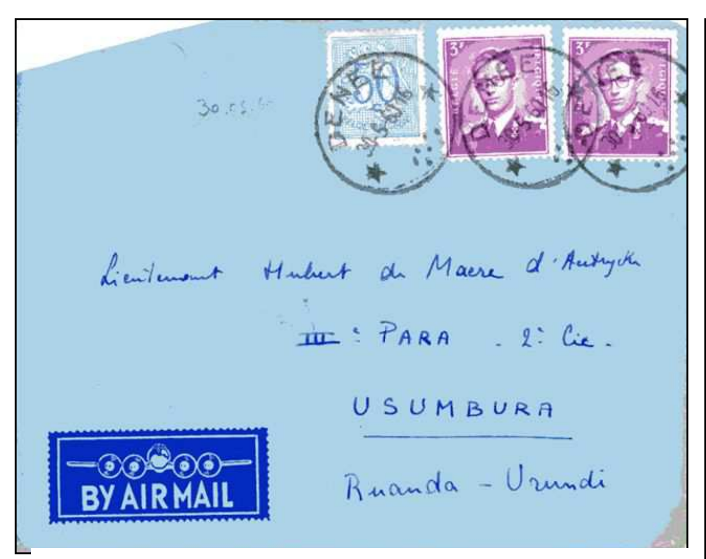
ET LE COURRIER !

Tous ceux qui ont vécu de longs séjours à l'étranger, savent que le courrier est un élément essentiel pour le moral. C'était spécialement vrai pour les jeunes parachutistes, dont la plupart n'avaient jamais quitté leurs familles et amis pour une aussi longue période, aussi loin de chez eux et dans un contexte particulièrement difficile.

Ce premier séjour fut particulièrement mouvementé.



Les premières semaines ne posèrent aucun problème : nous étions en phase d'acclimatation, à la « Base Militaire de **Kamina** », et pour la poste c'était la routine. Les cachets mentionnent le passage à "Kamina ville" et l'arrivée à la "Base militaire".
C'est parfois sur la base même que cela flotte un peu, pour savoir s'il faut aiguiller vers Baka 1 ou Baka 2, qui sont distantes de plusieurs Km l'une de l'autre.
Le 19 mars, nous avons quitté Kamina à destination du **Ruanda-Urundi**. Le problème de l'acheminement du courrier devient plus difficile, suite à la dispersion du bataillon sur tout le territoire du pays et au fait que les unités changent très souvent de cantonnement.
Bien que nous soyons officiellement en opération, la franchise postale ne nous sera pas accordée avant juillet.



Lettre du 30 mai 1960, ... toujours sans franchise!



La franchise postale se manifeste de différentes façons et s'accompagne d'oblitérations et cachets divers. Les deux lettres ci-contre datent du 7 juillet. L'une postée à la base de Kamina a un cachet de la base et une oblitération cercle du Centre de Transmission du ministère de la défense nationale (CTR / MDN).

L'autre est affranchie avec des timbres du Congo, "oblitérés" avec le cachet rectangulaire du Centre de Distribution du MDN, du 20 juillet. Elle porte en plus l'oblitération de Bruxelles, aussi du 20 juillet. Elle présente deux anomalies: elle est affranchie, ce qui n'était pas nécessaire et le cachet rectangulaire se met en principe au dos de tout le courrier partant du Congo vers la Belgique.
Ce cachet a été employé pendant et après la période troublée de l'Indépendance.

Tant en Belgique qu'en Afrique nombreux étaient ceux qui se demandaient quelle était la meilleure solution pour l'envoi du courrier, constatant que de toute façon cela durait longtemps.



Une lettre non affranchie et simplement marquée "SM" ou "MD" risquait d'être taxée, comme le montre la lettre ci-contre, d'où perte de temps, l'envoi "via le Ministère de la Défense Nationale", ne causait-il pas aussi une perte de temps?
Finalement chacun fait ce qu'il croit le plus sûr et le plus rapide.

Le courrier était-il censuré? Question à laquelle je ne puis donner de réponse ferme. Un moment en effet il en a été question, mais je ne crois pas que la censure ait été appliquée, dans les unités para-commandos en tout cas.

Cachet/oblitération du Commandement du R-U (COMRU)



Peu de temps **<u>après les cérémonies des Indépendances en juillet 1962</u>**, les troupes belges encore en service au Rwanda et au Burundi, sont rentrées en Belgique.
Très vite après, les gouvernements des deux pays ont demandé à la Belgique de leur fournir une aide pour équiper, organiser et entraîner leurs armées, ce qui donnera naissance à l'Assistance Technique Militaire (ATM), qui deviendra ensuite la "Coopération Technique Militaire" (CTM).
C'est ainsi qu'en **<u>octobre 1964, je repars pour le Rwanda,</u>** cette fois avec mon épouse et deux enfants, le troisième étant prévu pour janvier 1965.
On nous a dit que nous habiterons à Kigali. Deux jobs m'ont été proposés avant mon départ :

- le commandement de la nouvelle école de formation des officiers
- ou la construction du nouvel aéroport de Kigali.

Arrivé sur place, c'est tout autre chose qui m'est attribué : le commandement de la compagnie du Mutara, à Gabiro, tout au nord-est du pays. C'est l'endroit où j'ai été parachuté 2 ans avant, suite à l'attentat terroriste sur le guesthouse. Actuellement encore la région est considérée comme peu sûre. Cela ne m'enchante évidemment pas, étant donnée ma situation familiale.

Mais bon, je peux difficilement faire autre chose qu'accepter, et assez vite ma femme et moi-même sommes heureux de nous lancer dans cette nouvelle aventure. Nous faisons repeindre notre maison, couper l'herbe tout autour, pour écarter serpents et autres animaux indésirables.
Nous sommes ravis de notre environnement et d'être entourés de tous les animaux du paradis : antilopes de toutes sortes, zèbres, buffles, mais aussi lions, hyènes, léopards, vautours***…"Out of Africa"!***



Notre maison, dans la réserve de la Kagera .. Continuellement entourée de tous les animaux possibles : lions, antilopes, hyènes, buffles, zèbres, etc



Le problème de la sécurité nous préoccupe quand-même. Notre maison est située à 100 mètres de celle où le conservateur du parc fut assassiné il y a moins de deux ans.

Nous dormons chacun avec un FAL (fusil de guerre) à côté de notre oreiller et allons nous entraîner au tir le samedi matin, ce qui est utile aussi pour la chasse, dont nous vivons.





Entraînement au tir.



Promenade aux environs de la maison.

Régulièrement des sous-officiers passent la frontière en civil et vont aux nouvelles en Ouganda. Ils nous rapportent les bruits entendus là-bas. En général c'est plutôt rassurant et le fait que la compagnie soit commandée par un parachutiste belge, devrait être une garantie de sécurité ! (?)
Fin janvier, naissance de notre 3e enfant Patricia., à Kigali.
Six jours plus tard elle sera transportée par avion à Gabiro, où une piste d'atterrissage à été aménagée. L'avion qui assure son transport est un petit Dornier, mis avec son équipage, à la disposition de l'armée rwandaise par la Belgique. Le très sympathique équipage, réalisant la situation précaire dans laquelle nous vivons, nous assure que nous pouvons faire appel à eux, en toute circonstance, de nuit comme de jour. Le tout est d'éclairer la piste avec les phares de deux jeeps.
Par contre , il y a lieu de se méfier des animaux, une jeep a été retournée par un buffle, et un soir j'ai été bloqué, dans ma "volks" sur le chemin de ma maison, par toute une famille de lions, confortablement installés au milieu de la route, et qui n'avaient pas l'air de vouloir bouger.



Du point de vue courrier, rien à signaler. Les liaisons postales entre la Belgique et Kigali fonctionnent normalement, mais notre courrier reste à Kigali. Comme je dois m'y rendre une fois par semaine pour prendre contact avec l'Etat-Major, j'en profite pour faire les courses du ménage et reprendre notre courrier.
Après un an environ, nous rentrons en Belgique.

Mes années 60 en Afrique sont incontestablement des années qui m'ont marqué et dont je garde de profonds souvenirs. J'ai beaucoup apprécié la "philosophie" para-commando, où l'accent était mis sur une attitude amicale vis-à-vis des populations et le respect de la vie humaine.
Personnellement je souhaitais, pour mes soldats, que leur service militaire, effectué dans des conditions difficiles, à un moment historique pour la Belgique, soit quelque chose dont ils puissent être fiers, et non une tâche dont ils auraient honte plus tard.



Des liens d'amitié se sont soudés entre nous, et chaque année pratiquement nous nous retrouvons avec beaucoup de plaisir.

SAMENVATTING:

Een «Congolâtre» herinnert zich de jaren 60 in Congo ….

De schrijver vertrok in juli 1959 als pelotonchef van 30 jonge paruchutisten met de «Kamina» troepenvervoer naar Congo. Gebaseerd in de Kaminabasis, vertrekken ze na anderhalve maand naar Ruanda-Urundi waar reeds onrusten bestonden tussen Tutsi en Hutu. Terug in Kamina in juli 1960, één week na de onafhankelijkheid, werden ze beurtelings naar Kindu, Lokandu en Kasongo verzonden om blanken en gijzelaars te bevrijdigen en muiters te ontwapenen. Terug in kamina vertrekken ze opnieuw naar Usumbura voor de beveiliging van de «Mont d'Or» operatie (wissel van congolees geld tegen de nieuwe Ruanda-Urundi bankbiljetten). Na een kort verblijf in Belgie, vertrok de auteur opnieuw in 1961 naar de Ruanda-Urundi waar voortdurende spanningen bestonden tussen de Hutus en de Tutsis.

De militaire briefwisseling. Inkomende brieven voor de Kaminabasis dragen de «Kamina-stad» en «Militaire Basis» afstempelingen.

De post werdt moeilijker wanneer de soldaten in Ruanda-Urundi verspreid waren. De portvrijdom werdt slechts na juli 1960 ingesteld. De twee brieven zijn van 7 julie. De eerste heeft de Basisstempel en de ronde stempel van de «Centre de transmission du Ministère de la Défense «(CTR/MDN), de tweede heeft de rechthoekige stempel «Verd. C.M.L.V.» (op te merken dat de zegels overbodig zijn en dat de rechthoekige stempel op de keerzijde moest aangebracht zijn).

Brieven met alleen «SM» of «MD» kregen soms een strafport. (grote T)

Men weet niet met zekerheid of de briefwisseling censuur onderging.

SUMMARY:

A «Congolâtre» recalls his time in Congo in the sixties ...

The author sailed as peleton chief in charge of 30 young parachutists with the «Kamina» troop carrier to Congo in July 1959. After a month and a half at the Kamina basis, they left for Ruanda-Urundi where disorders already existed between Tutsis and Hutus. Back in Kamina in July 1960, a month after the independence, they were dropped in Kindu, Lokandu and Kasongo to free Europeans and hostages and disarm mutineers. From Kamina they were sent to Usumbura to secure the «Mont d'Or» operation (Exchanging Congolese money for Ruanda-Urundi new bank- notes). After a short leave in Belgium, the author flew back to Ruanda-Urundi where disorders between Tutsis and Hutus still went on.

Military post.
Incoming mail to the Kamina basis bore the «Kamina-ville» and «Kaminabase» cancels.
Post became a litlle more arduous when the troop was scattered in Ruanda-Urundi. Portfree service was only introduced in July 1960. Both letters were posted on 7th july 1960. The first has the basecancel and a round «Centre de transmission du Ministère de la Défense «(CTR/MDN) cancel. The second has the rectangular circle «Verd. C.M.L.V.» (Note that the stamps were unnecessary in this case and that the rectangular cancel had to be placed on the back of the letter).

Letters with «S.M.» or «M.D.» (military duty) could be taxed.
It is unknown whether a censor existed.

50 ans de l'inauguration du Chemin de Fer Matadi - Léopoldville COB 296

Par Lindekens Thomas
Lindekens Philippe

Le timbre

Arrêté: 10 juin 1948 texte issu du site internet de Charles Stockmans – www.congoposte.be

Le Ministre des Colonies,

Vu le décret du 20 janvier 1921 organique du service postal complété et modifié par les décrets des 14 mai 1926, 31 octobre 1928 et 12 juillet 1932,

Considérant qu'il y a lieu de commémorer le cinquantième anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Matadi - Léopoldville ;

Arrête :

Article premier.

Il est émis un timbre-poste du Congo Belge de 2 Fr. 50, de couleur bleu verte, en commémoration du cinquantième anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Matadi - Léopoldville.

Art. 2.

Ce timbre-poste sera admis pour l'affranchissement des correspondances au Congo Belge à partir du 1er juillet 1948, tant en service intérieur qu'en service international, concurremment avec les valeurs actuellement en cours.

Art. 3.

Un exemplaire de ce timbre-poste est annexé au présent arrêté.

Bruxelles, le 10 juin 1948. P. Wigny



Période de validité : 1er juillet 1948 au 31 décembre 1950 = 30 mois
Impression : Waterlow & Sons de Londres
Procédé d'impression : taille-douce
Feuilles : 100 timbres
Dentelure : 13 ½
Valeur : 2,50 F
Couleur : bleu et vert-jaune

Épreuve publicitaire : en brun et vert

Dentelée et non dentelée avec trou démonétisant sur la valeur et griffe noire oblique sur 2 lignes « WATERLOW & SONS LTD. / SPECIMEN ».





Introduction

Cet article a pour but de présenter ce timbre particulier, dernier à avoir été imprimé par Waterlow and Sons pour le Congo Belge. Particulier car il n'y a que 2 timbres au Congo Belge à avoir été émis seul, même sans valeur analogue au Ruanda-Urundi – le second étant le 4 Fr. bleu émis pour le 75ème anniversaire de l'UPU (Union Postale Universelle).

Il nous paraissait intéressant de montrer comment réaliser un bel ensemble sur un timbre unique.

Historique

Après de nombreux essais et conventions, études de terrain, de tracé et recherches de capitaux, Léopold II et Albert Thys se lancèrent dans cette aventure que fut l'édification du premier chemin de fer du Congo.

Dès les capitaux disponibles, Léopold II fonda la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie – la CCCI – dont le premier objectif était l'étude, la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer reliant le Bas-Congo au Stanley-Pool. Dans une phase ultérieure, la compagnie exploiterait les richesses naturelles de l'intérieur.

Thys fut aidé dans sa tache par le Capitaine Cambier (étude du tracé avec ses ingénieurs pendant 17 mois) et Delcommune (aspect commercial).

Divers obstacles physiques durent être franchis : sol rocailleux de Matadi, passage de la rivière Mpozo, le mont Palabala, traversée de l'Inkisi, etc… La construction commença le 11 octobre 1889 par l'édification de la gare de Matadi et du débarcadère ; le début de la voie ne commença que le 15 mars 1890. Il fallut 2 ans de travaux harassants et couteux en vies humaines pour faire les 9 premiers kilomètres et passer le pont de la Mpozo. En 1894, après 4 ans de travaux, ils en étaient au Km 82 jusqu'à la hauteur de la rivière Lufuri. Ils atteignirent Thysville au début 1897 et finalement le Stanley Pool le 16 mars 1898. La ligne fut officiellement ouverte au trafic le 6 juillet 1898.

Il fallut 8 années au lieu des 4 prévues, engloutir près de 60.000.000 de frs soit 2,5 fois le budget initial et les vies de 132 Européens et plus de 1.800 Africains et Asiatiques pour réaliser un chemin de fer de 390 km.

Nous vous conseillons les ouvrages, site & articles suivants :

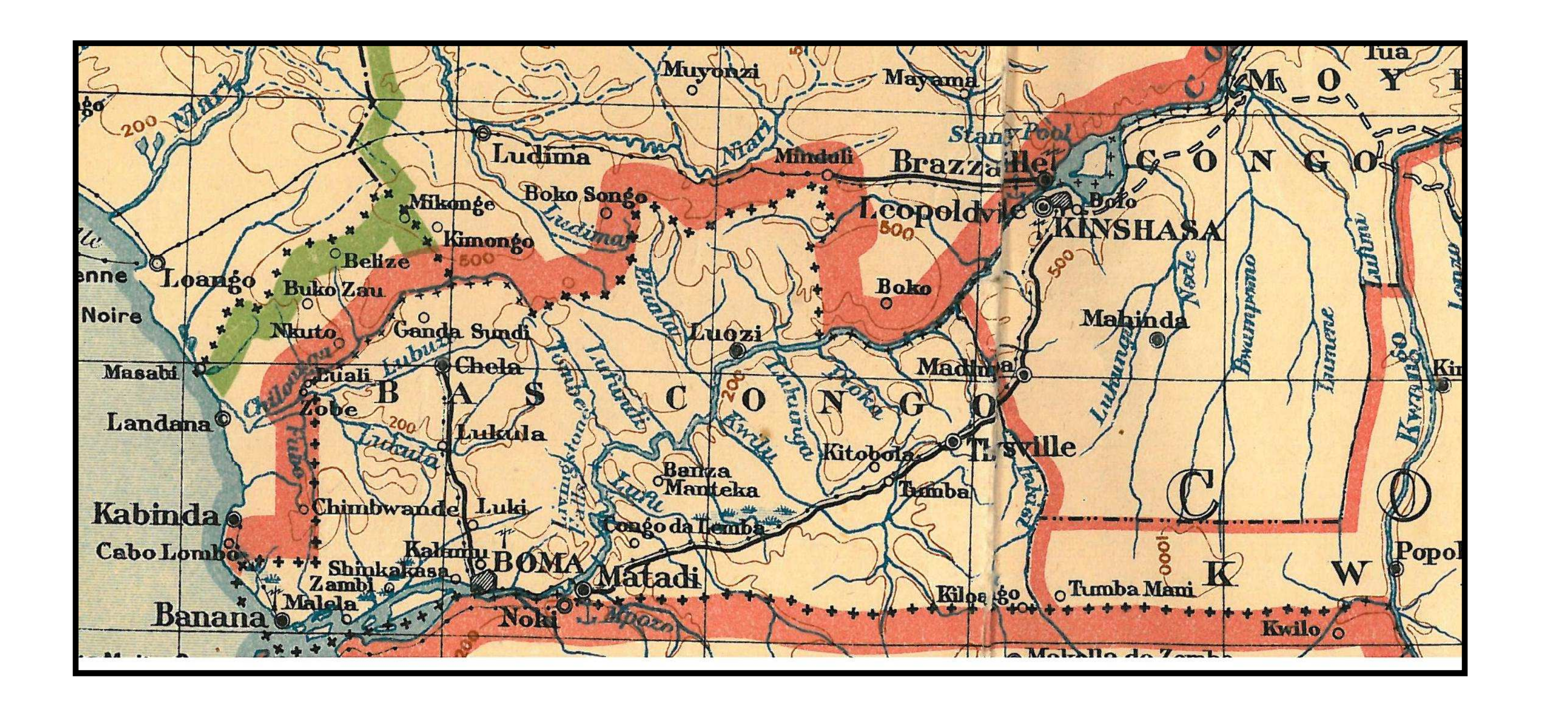
- Article de K. Destoop : « Matadi-Léopoldville : l'histoire du premier chemin de fer au Zaïre »
- Etude & collections de Jean-Marie Frenay
- Article de Marc Oblin « Les émissions d'après-guerre : à négliger ? » – Cahier du Congo 2012-01
- Les 3 tomes « Le rail au Congo Belge » de Mr Blanchart
- Livre de J. Cornet « La bataille du rail » 1947
- Article de Jean Herreweghe : « La vignette commémorative de l'inauguration du Chemin de Fer du Congo en 1898 » paru dans « les Congolatres » d'avril 2013
  http://www.philafrica.be/CONGOLATRES/articles/
- Article d'Eliane Deneumostier-Saive : « La légende noire : la Bataille du Rail au Congo » paru le 7 avril 2005 sur le site Delcampe
  http://www.delcampe.net/data/magazine/20050201_lescahiersducongo.pdf
  http://rixke.tassignon.be/spip.php?article934

LE TRACÉ

Le chemin de fer est construit à l'écartement de 765 mm.

Matadi – Mpozo , (9km), ouverture le 30 juin 1892
Mpozo – Palabala, (8km), ouverture 10 décembre 1892
Palabala – Kengé (23km), ouverture 1er juillet 1893
Kengé – Duisi, (12km), ouverture le 4 décembre 1894
Duisi – Lufu, (30km), ouverture le 1er mai 1896
Lufu – Tumba, (105km), ouverture le 23 juillet 1896
Tumba – Thysville, (44km), ouverture en décembre 1896
Thysville – Inkisi , (33km), ouverture en avril 1897
Inkisi – Tampa , (56km), ouverture le 15 septembre 1897
Tampa – Kimuenza , (44km), ouverture en décembre 1897
Kimuenza – Dolo (N´Dolo), (56km), ouverture le 16 mars 1898
Dolo (N´Dolo) – Léopoldville ouest (Kinshasa ouest), (11km) ouverture le 8 juillet 1898

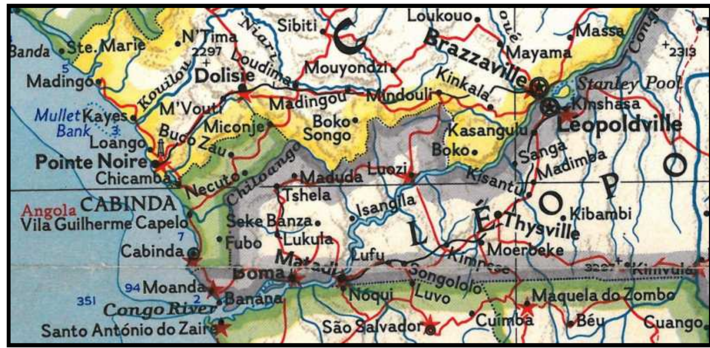
	1898-1932	1932
Écartement des rails	0.765 m	1.067 m
Rails	21.5 kg/m	33.4 kg/m
Charge totale	±10 t par essieu	±15 t par essieu
Longueur	385 km	366 km
Pente max.	45‰	17‰
Rayon min.	50 m	250 m



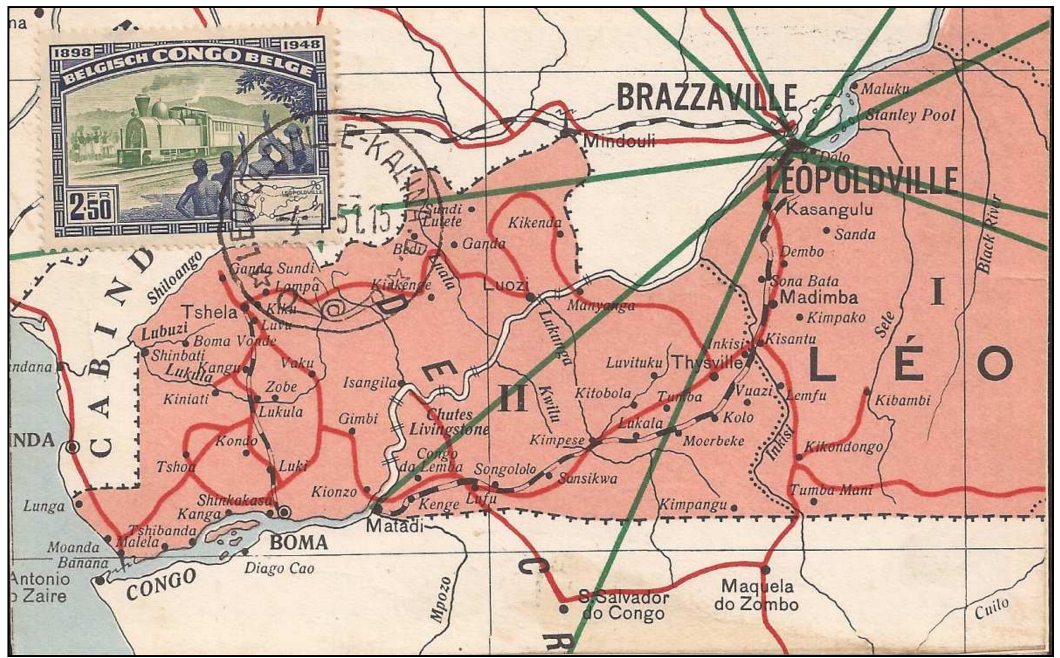
Tracé du chemin de fer sur carte géographique dans l'encadré du coin inférieur droit du timbre. En gras, le tracé avec 4 cercles vides pour les gares principales dont deux sont explicitement nommées : Matadi & Léopoldville ; selon la position, les deux autres devraient être Tumba & Madimba. Le trait d'axe figure les frontières avec l'enclave portugaise de Cabinda & la frontière avec l'Afrique Equatoriale Française.



L'illustration montre aussi le tracé en trait fin continu du chemin de fer français entre Brazzaville et Pointe-Noire nommé « Congo-Océan » - inauguré en 1934. Cette carte illustre donc les tracés de chemins de fer existants en 1948 et pas en 1898. Le cercle au milieu du tracé doit être la gare de Loudima.



On y remarque aussi le tracé du Chemin de Fer du Mayumbe, entre Boma & Tshela.

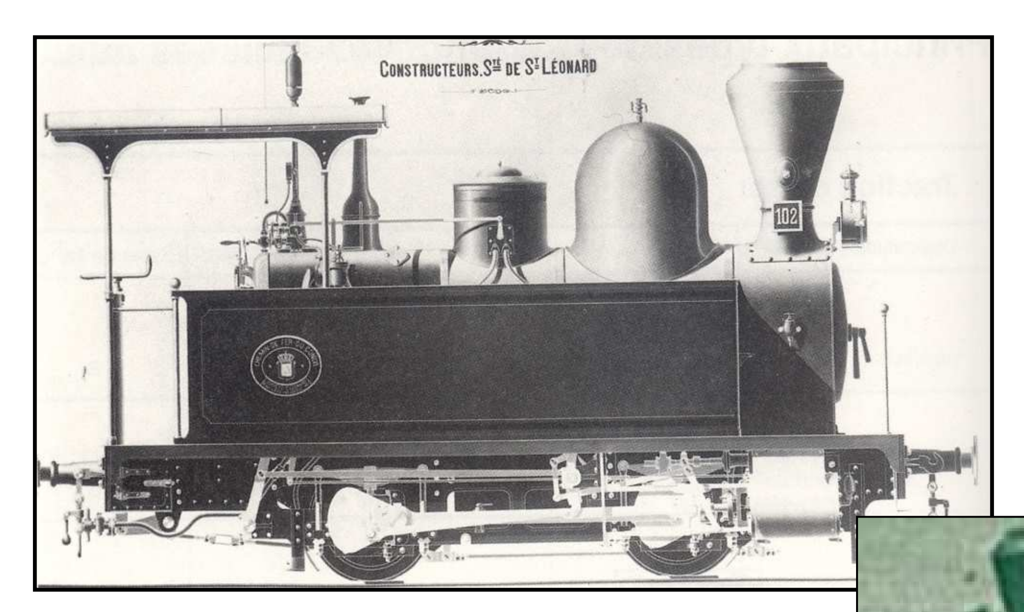




Carte maximum fabriquée par l"OTRACO". Le timbre a été oblitéré le 4 janvier 1951 à Léopoldville-Kalina .D.

LA LOCOMOTIVE

La loco illustrée sur le timbre par Waterloo and Sons semble se rapprocher de celle-ci : Locomotive type 0-4-0T construite par la Société St Léonard & mise en service vers 1893 – poids en service = 18.5 tonnes reconnaissable à sa cloche et à sa cheminée tronconique inversée.



Il est à remarquer que sur le dessin du timbre, la Loco ne semble pas avoir de roues !!! (voir scan ci-contre)





L'avant du dessin présente 2 colons (dont un saluant avec le bras gauche) et 5 indigènes (dont un saluant aussi mais cette fois avec le bras droit) – cette scène d'avant plan est intégrée dans le cadre, en bas à droite, partiellement masquée par la carte illustrant le tracé.

A l'arrière plan, à gauche de la loco, figure aussi des indigènes accueillant le train ; certains portant des marchandises sur la tête. On y voit également des enfants.

PARTICULARITÉ DE LA FEUILLE COMPLÈTE

Fig 1.
Croix de centrage dans les 2 coins supérieurs
couleur bleue du cadre
numéro de feuille dans le coin supérieur droit – apposé en noir, analogue à ce qui était fait pour les Mols.





Fig 2.
Traits verticaux de centrage dans les 2 coins inférieurs





Fig 3.
Clous de positionnement en marge des positions #6, #41,#50
« T » horizontal

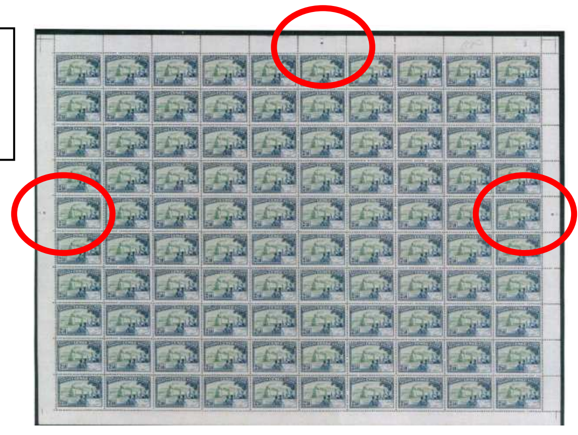








Fig 4.
Croix de centrage au centre de la feuille
Traits horizontaux en marge gauche & droite
dans le prolongement de la croix
4 traits dans le prolongement de la croix entre les timbres
du bord de feuille.













Fig 5.
Numéro de planche en marge supérieure, position #5





Fig 6.- Dentelure en marge supérieure et en marge droite
Pas de prolongement de la dentelure en marge inférieure,
ni en marge gauche (sauf 1 trou).





Bloc de 4 – coin de feuille – obl. COSTERMANSVILLE
Avec numéro de feuille « 253 » + croix de centrage du cadre

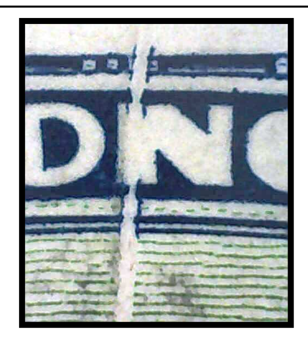


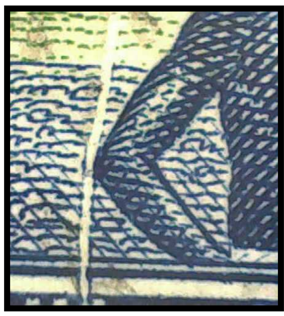


VARIÉTÉS

Pli accordéon vertical

Il est apparu dés le début de l'impression car il concerne les 2 couleurs (cadre & centre).
Non détecté par la poste, ni par l'acheteur, il fut donc utilisé et oblitéré à Elisabethville.



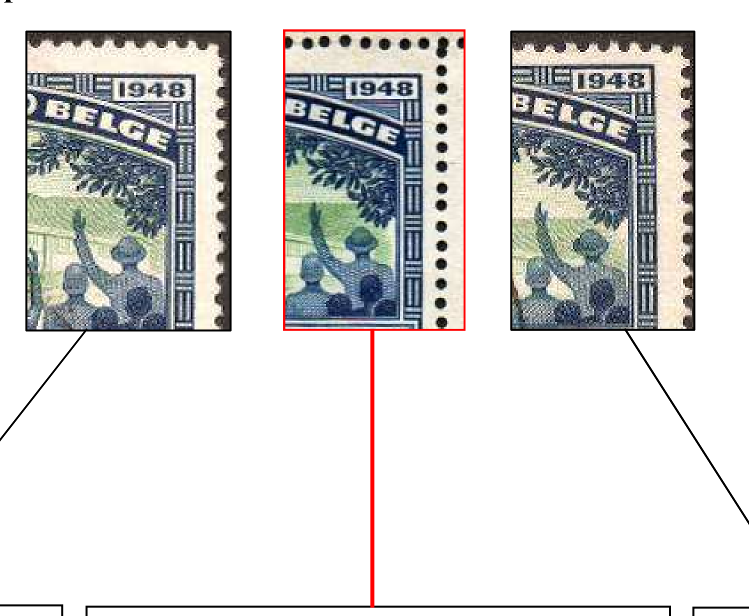




Décentrage record centre/cadre

"Ce petit timbre, par ailleurs très joli, le n°296 du catalogue, émis le 1er juillet 1948, pour commémorer le cinquantième anniversaire de l'arrivée du premier train de la ligne MATADI-LEOPOLDVILLE, n'est pas de ceux qui attirent l'attention. Pourtant, celui qui aime rechercher les anomalies, les variétés et autres curiosités, sera peut-être content de savoir qu'il est possible de repérer des variétés typographiques [...]. Comparez la position du doigt levé du colon par rapport à la colline."

E. THONNON, "Pour tous les goûts et toutes ... les bourses!", *LES CAHIERS DU CONGO,* 80, juin/septembre 2004, p. 25.



Centrage haut - doigt en-dessous de la montagne.

Centrage normal - doigt à ras de la montagne.

Centrage bas - doigt au-dessus de la montagne.

QUELQUES OBLITÉRATIONS



Ce timbre est particulièrement grand et permet d'accueillir les cachets dans leur entièreté.

Une étude des cachets durant sa période de validité est donc tout à fait possible et intéressante.

La couleur verte du centre permet aussi de garder une bonne lisibilité du bureau.

HISTOIRE POSTALE

Tarifs en cours lors de l'émission

En d'autres mots, à quels tarifs ce timbre à 2,50 Fr était il destiné ?

- Service intérieur jusqu'au 31 mars 1950 : simple port (port avion gratuit depuis le 1er janvier 42)
- Service UPA jusqu'au 30 juin 1949 : simple port non avion
- Service vers la Belgique jusqu'au 31 juillet 1949 : simple port non avion

Ci-dessous nous vous présentons une série de lettres classées par tarif. Nous n'avons malheureusement pas pu trouver un usage postal du COB 296 pour chaque tarif. Voici ce que nous avons pu rencontrer dans notre collection & sur internet.

Service vers la Belgique – lettre normale (par bateau)
Tarif à 3 Fr depuis le 1 mai 1949





Lettre par avion partie d'Idiofa en août 1949 à destination d'Anvers, via Kikwit le 26/08.
Affranchie par un COB 296 et complément en Palmiers 10c. (5x)

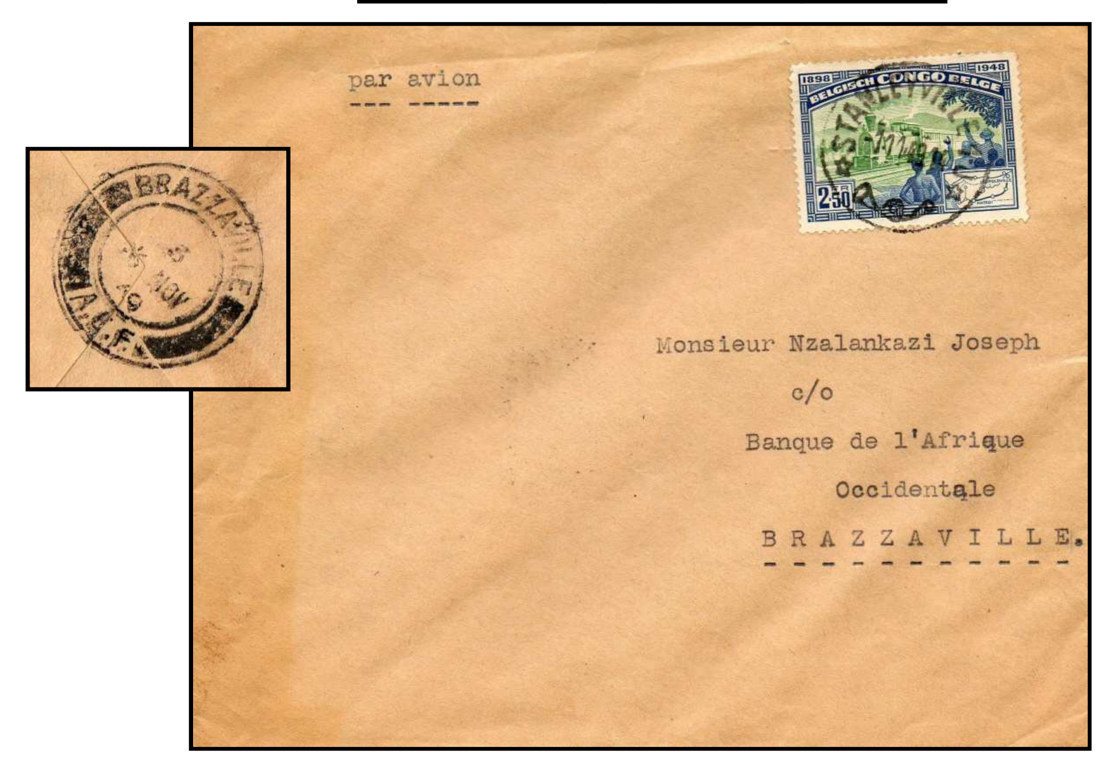
Service intérieur
Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 31 mars 1950



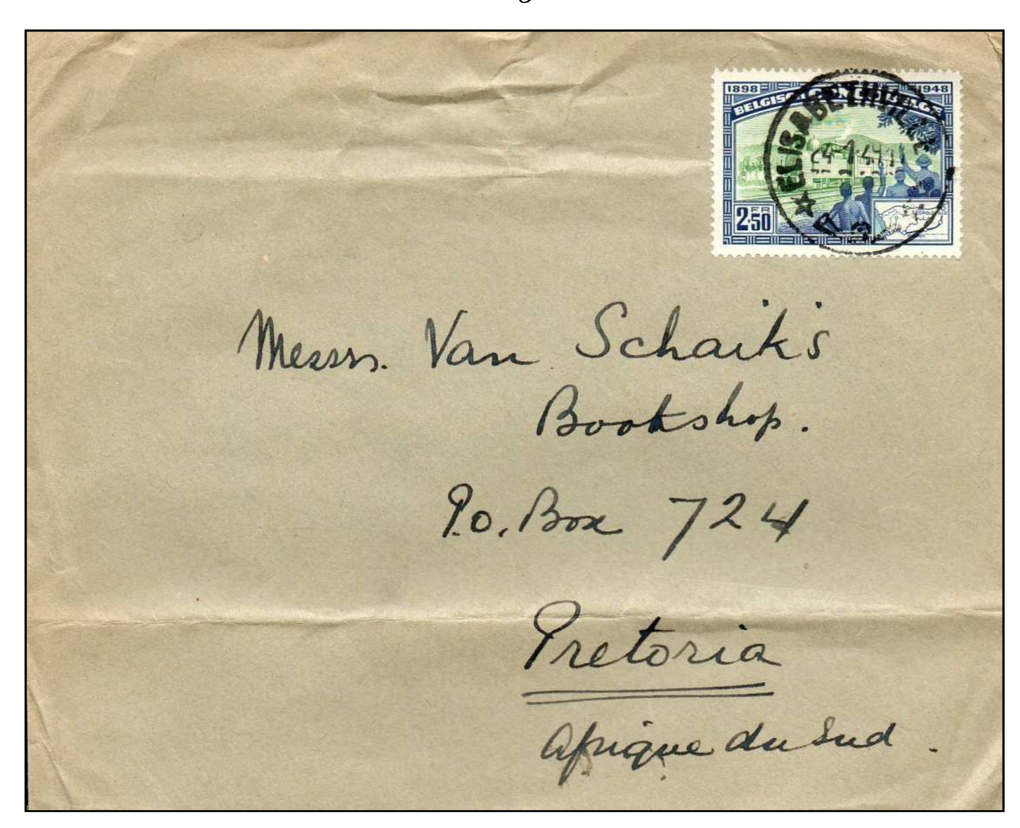


Lettre partie de Jadotville le 5 janvier 1950 à destination d'Elisabethville où elle parvint le lendemain.

Service vers UPA (Union des Postes Africaines)
Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 30 juin 1949



Lettre par avion (gratuite au Congo Belge depuis le 1er janvier 1942) partie de Stanleyville le 1er novembre 1949 à destination de Brazzaville /AEF où elle parvint le 3 novembre.



Lettre partie d'Elisabethville le 24 janvier 1949 à destination de Prétoria / RSA.

<u>Service vers la Belgique – par avion</u>
Port normal : Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 31 juillet 1949
Surtaxe aérienne : 3,50 Fr / 5 gr



Lettre par avion partie de Costermansville le 14 février 1949 à destination de Bruxelles.
Affranchie par une paire verticale du COB 296 et complément en Masques 25c. & 75c.



Lettre par avion partie d'Elisabethville le 13 mars 1948 à destination de la Belgique.
Affranchie avec (2x) COB 296 et complément en Masques 1 Fr.



Lettre par avion partie de Costermansville le 9 juillet 1949 à destination de Bruxelles.
Double port avion.
Affranchie avec COB 296 et complément en Masques 3,50 Fr (2x).



Lettre par avion partie de Léopoldville le 14 juillet 1948 à destination de Bruxelles.
Affranchie par 5 exemplaires du COB 296 et complément en Masques 50c & 2,50 Fr. (2x), ce qui donne 18 Fr. pour 2,50 Fr port normal + 1,25 Fr (port suppl – par erreur) + 4 x 3,50 Fr pour 17,75 Fr.

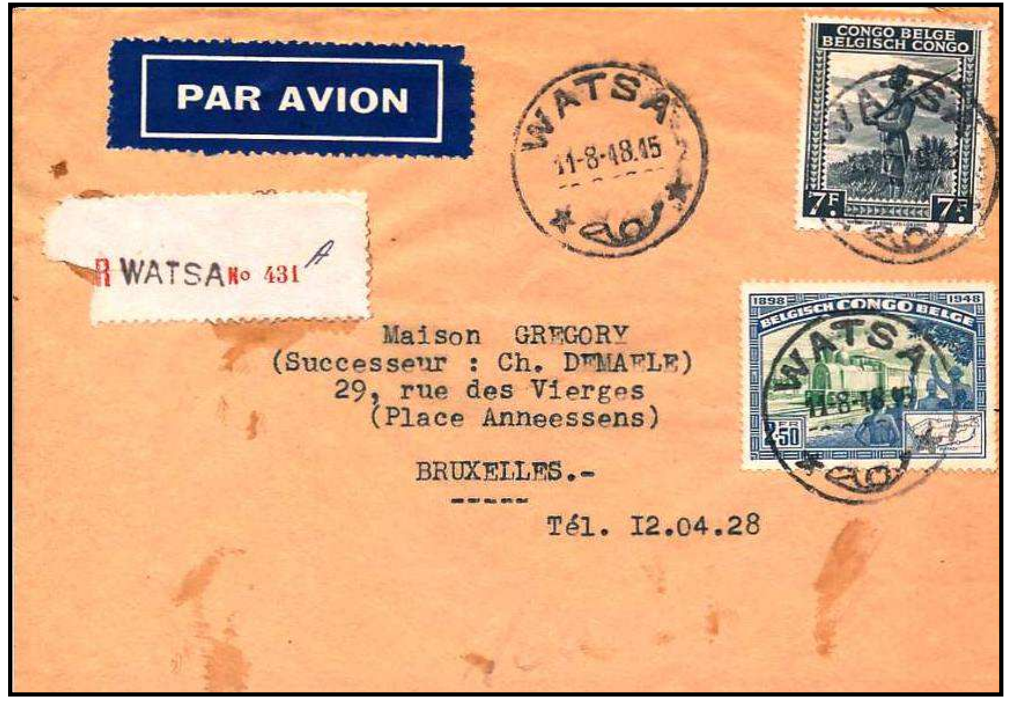
<u>Service vers la Belgique – recommandé par avion</u>

Port normal : Tarif à 2,50 Fr. jusqu'au 31 juillet 1949

Recommandation = 3,50 Fr.

Surtaxe aérienne : 3,50 Fr / 5 gr.

Lettre recommandée par avion partie de Watsa le 11 août 1948 vers Bruxelles. COB 296 et complément Palmiers (7Fr.).

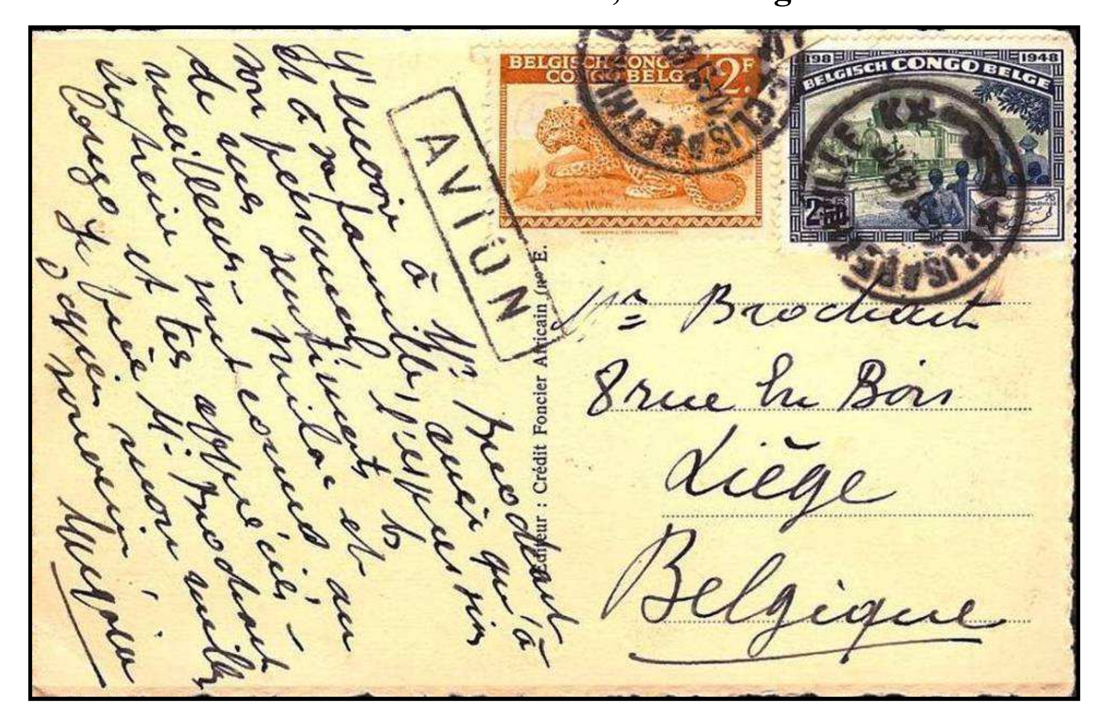


<u>Service vers la Belgique – par avion</u>
Port normal : Tarif à 3 Fr. à partir du 1er août 1949
Surtaxe aérienne : 3,50 Fr. / 5 gr.



Lettre par avion partie de Nya-Lukemba le 30 janvier 1950 à destination de Bruxelles.
Affranchie par une paire horizontale du COB 296 et complément en Masques 50c. & 1 Fr.

<u>Service international vers la Belgique – par avion</u>
Carte postale : Tarif à 1 Fr. jusqu'au 30 avril 1949
Surtaxe aérienne : 3,50 Fr. / 5 gr.



Carte-vue par avion (griffe encadrée) partie d'Elisabethville le 14 septembre 1948 à destination de Liège.
Affranchie par le COB 296 et complément avec Palmiers 2 Fr.

Service international – par avion

Port normal : Tarif à 3,50 Fr. jusqu'au 30 juin 1949

Port avion vers l'Europe : 4,50 Fr. / 5gr.



Lettre par avion partie de Léopoldville le 4 février 1949 à destination de l'Angleterre.
Affranchie par le COB 296 et complément avec Masques & Lambermont.



Lettre par avion partie de Poko le 12 janvier 1949 à destination de la Suisse.
Double port avion.
Affranchie par le COB 296 et complément avec Masques & Lambermont.

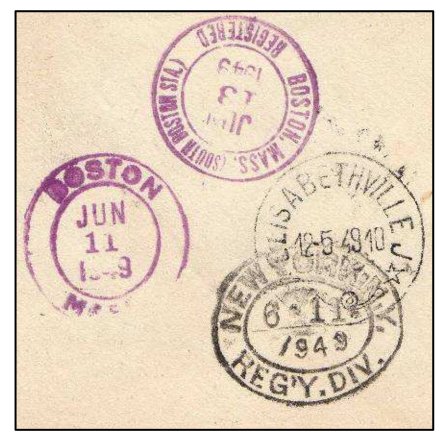
Service international – recommandé par avion

Port normal : Tarif à 3,50 Fr. jusqu'au 30 juin 1949

Recommandation = 3,50 Fr.

Surtaxe aérienne : 7 Fr. / 5 gr.

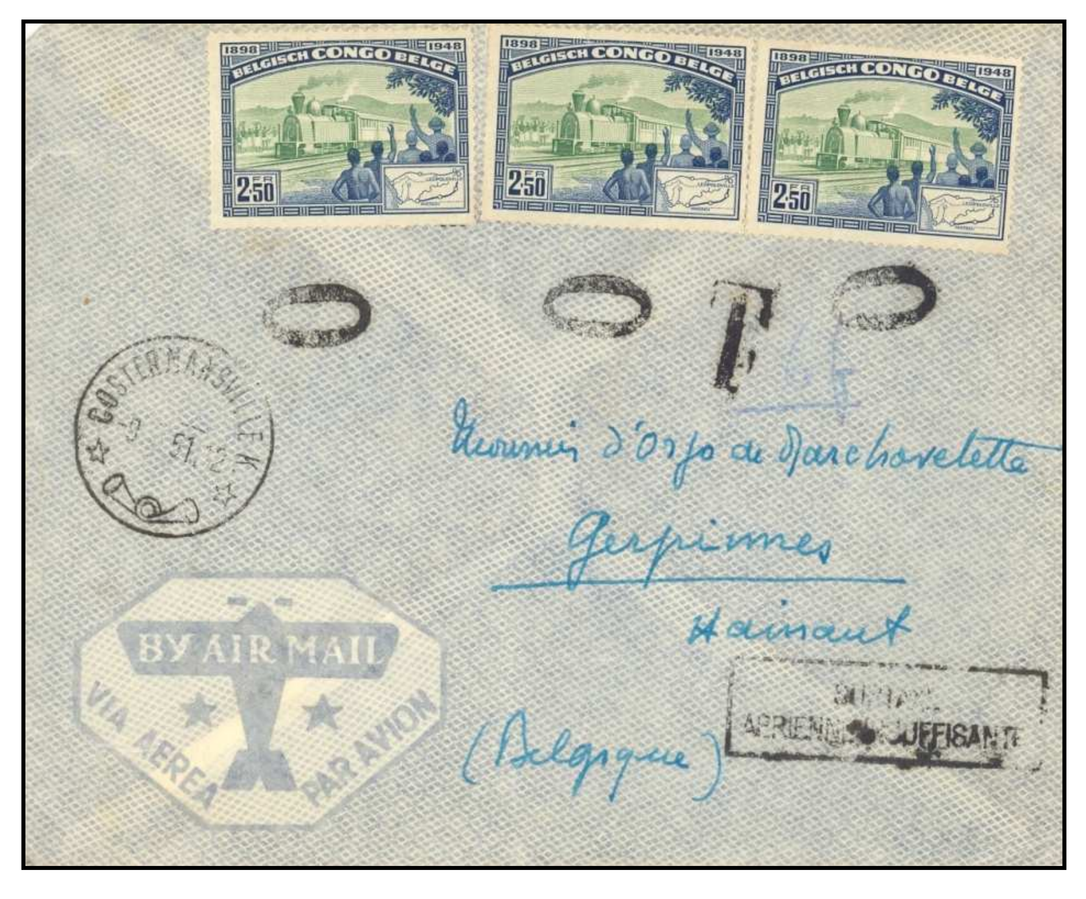




Lettre recommandée par avion partie de Jadotville le 11 mai 1949 à destination de South Boston / USA où elle parvint (par bateau, l'affranchissement pour voie aérienne étant insuffisant) le 13 juin 1949. Cachets de passage par Elisabethville (J) le 12 mai 1949, par New York le 11 juin 1949 et Boston le 11 juin 1949.

Affranchie avec 2x le COB 296 et complément avec 2 Lambermont.

Service vers la Belgique
HORS-COURS



Lettre par avion partie de Costermansville K le 9 ?? 1951 (mois illisible) à destination de Gerpinnes / Hainaut ; les timbres étant hors-cours depuis le 1er janvier 1951, application de la marque « 0 » d'hors cours devant les timbres, taxation à 6 Fr, soit le double du port normal de 3 Fr non avion et griffe SURTAXE AERIENNE INSUFFISANTE pour justifier son envoi par bateau.

Service international
TAXATION



Lettre expédiée par avion de Kamina le 28 juillet 1949 vers les USA.

Tarif : port normal de 3,50 Fr. et 7 Fr. Avion vers USA. Manque 1 Fr – apposition de la griffe de taxation « T » et mention « T 0.14 » pour conversion en franc or.

Conversion américain à 5 cents dans la griffe violette : POSTAGE DUE 5 CENTS AMF New York, N.Y.

Timbre taxe US de 5c. apposé pour paiement.



Lettre expédiée par avion de Léopoldville le 17 mai 1949 vers Bruxelles.

Tarif : port normal de 2,50 Fr. et 3,50 Fr. / 5 gr. Avion vers la Belgique
Manque 1 Fr. pour le second port avion et 3,50 Fr. pour le 3ème port avion (si 11,5 est le poids de la lettre)

Taxation à 10,80 Fr. à l'arrivée – conversion difficile à expliquer (toute aide est la bienvenue !)

SAMENVATTING:

De 50 jaren van de Matadi-Leopoldstad spoorweg; COB 296.

Een zegel werd de 1 julie 1948 ter deze gelegenheid uitgegeven en was in gebruik tot 31 december 1950 = 30 maanden.

Proefdrukken bestaan in groen en bruin, getand en ongetand met de «Waterlow & sons specimen» overdruk.

In de kader, onder rechts in de zegel, vindt men de schets van de spoorweglijn met 4 cirkels waar Matadi en Leopoldstad duidelijk aangeduid zijn. Volgens hun liggingen zijn de twee andere Tumba en Matimba. De Franse spoorweglijn Brazzaville-Pointe noire is tevens met een dunne lijn aangeduid evenals de Mayumbe spoorweg.

De locomotief is een 0-4-0T type gebouwd door de St Leonard maatschappij en in gebruik gebracht in 1893. Merk op dat de machine op de zegel geen wielen schijnt te hebben.

Op een volledig vel vindt men:
- twee kruisjes in de bovenste hoeken en twee verticale strepen in de onderste hoeken voor de bepaling van het middelpunt,
- drie plaatsingpunten en horizontale T ter hoogte van nr 6, 41 en 50
- een velnummer in de bovenste rechter hoek zoals voor de Mols.
- een kruis voor de bepaling van het middelpunt vindt men in het centrum van het blad en wordt verlengd met vier korte strepen tussen vel en zegels.
- een graveerplaatnummer vindt men in de bovenste rand.
- de tanding is verlengd in de bovenste en rechter kant.

Varieteiten
Harmonikaplooi en decentratie van het middenstuk zichtbaar aan de hoogte van de pionniershand ten opzichte van het landschap.

Tarieven tijdens de uitgifte.
Waarvoor diende deze 2,50 Fr?
- Inlandse dienst tot 31 maart 1950: eenvoudig port.
- UPA dienst tot 30 junie 1949: eenvoudig port zonder vliegtuig
- Dienst naar Belgie tot 31 julie 1949: eenvoudig port zonder vliegtuig.

SUMMARY: The 50 years of the Matadi-Leopoldville railway : COB 296.
A stamp was issued on July 1st 1948 for the 50 years celebration. It was used until December 31st 1950 = 30 months.

Proofs exist in green and brown, perforated and unperforated with the «Waterlow & sons specimen» overprint.

In the frame, below right of the stamp, is the direction of the railroad with four circles, Matadi and Leopoldville clearly indicated. The two others must be Tumba and Madimba. The french railroad Brazzaville-Pointe Noire and the Mayumbe railroad are also apparent.

The locomotive is of 0-4-0T type built at Saint Léonard. It was put into service in 1893. Notice that on the drawing, it seems to have no wheels.

Visible on a complete sheet :
- there is a cross for the centering in each the upper corner and one dash in each lower corner.
- three dots and horizontal T's near n° 6, 41 and 50.
- a sheet number in the upper right corner as on Mols.
- a cross in the middle of the sheet for centering, continued by four small dashes between the stamp and the edge of the sheet.
- an engraving number in the upper edge.
- the perforation is extended in the upper and right edge only.

Varieties - Accordionfold and decentering of the central part visible in the hand raised by the pioneer with regard to the landscape.

Mail rates during the broadcast issue.
For what type of port was this 2,50 Fr stamp used ?
- Internal service until June 30th, 1949: simple port
- UPA service until March 31st, 1950: simple port (not by air)
- service towards Belgium until July 31th, 1949: simple port (not by air).